

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport des denrées périssables****Soixante-treizième session**

Genève, 10-13 octobre 2017

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements à l'ATP :****Propositions en suspens****Amendements au paragraphe 1 de l'article 3 de l'ATP****Communication de la Fédération de Russie***Résumé***Résumé analytique :**

À sa soixante-dixième session, le Groupe de travail a examiné le document du secrétariat (ECE/TRANS/WP.11/2014/5) intitulé « Interprétation de l'article 3 », dans lequel était posée la question de savoir si l'interprétation du paragraphe 1 de l'article 3 de l'ATP est correcte (« l'ATP s'applique même lorsque la marchandise est chargée sur le territoire d'un État qui n'est pas Partie contractante à l'ATP et déchargée sur le territoire d'un État qui est Partie contractante ») et, si tel est le cas, « comment des États qui ne sont pas Parties contractantes peuvent être contraints d'appliquer [cet] accord [...] autrement que par le refus du pays de destination de recevoir les marchandises à moins qu'elles soient transportées conformément aux dispositions de l'ATP ».

Certains pays ont confirmé qu'ils appliquaient cette disposition sans rencontrer aucun problème pratique.

Le Président de Groupe de travail a demandé aux pays qui souhaitent poursuivre l'examen de cette question ou d'autres questions afférentes à l'article 3 de l'ATP sujettes à des différences d'interprétation de soumettre un document à la soixante et onzième session du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.11/231). Toutefois, aucune nouvelle proposition n'a été soumise sur ce sujet.

La Fédération de Russie estime indispensable de reprendre les discussions sur l'article 3 de l'ATP.

**Mesures à prendre :**

Apporter des modifications au paragraphe 1 de l'article 3 de l'ATP.



**Documents de référence :** ECE/TRANS/WP.11/216 ;  
ECE/TRANS/WP.11/218 ;  
ECE/TRANS/WP.11/220 ;  
ECE/TRANS/WP.11/222 ;  
ECE/TRANS/WP.11/224 ;  
ECE/TRANS/WP.11/231 ;  
ECE/TRANS/WP.11/2007/3 ;  
ECE/TRANS/WP.11/2007/11 ;  
ECE/TRANS/WP.11/2008/2 ;  
ECE/TRANS/WP.11/2008/3 ;  
ECE/TRANS/WP.11/2009/2 ;  
ECE/TRANS/WP.11/2010/1 ;  
ECE/TRANS/WP.11/2011/2 ;  
INF 12 (soixante-septième session du WP.11, 2011) ;  
ECE/TRANS/WP.11/2014/5.

## Introduction

1. À l'ouverture de la soixante et onzième session du Groupe de travail, en 2014, Eva Molnar, la Directrice de la Division des transports, a demandé que la règle des 150 kilomètres<sup>1</sup> concernant les transports maritimes soit réexaminée car l'interprétation de l'article 3 tel que formulé dans la version de l'ATP en vigueur empêche des pays qui sont Parties contractantes et des pays qui souhaitent adhérer à l'ATP de tirer pleinement parti de l'Accord ou d'y adhérer facilement (ECE/TRANS/WP.11/231).

2. Toujours à la soixante-dixième session, le Groupe de travail a été saisi d'un document du secrétariat (ECE/TRANS/WP.11/2014/5) intitulé « Interprétation de l'article 3 », dans lequel le secrétariat posait la question de savoir, si le paragraphe 1 de l'article 3 de l'ATP est interprété comme suit : « l'ATP s'applique même lorsque la marchandise est chargée sur le territoire d'un État qui n'est pas Partie contractante à l'ATP et déchargée sur le territoire d'un État qui est Partie contractante », comment « des États qui ne sont pas Parties contractantes peuvent être contraints d'appliquer [cet] accord [...] autrement que par le refus du pays de destination de recevoir les marchandises à moins qu'elles soient transportées conformément aux dispositions de l'ATP ».

3. À sa soixante-dixième session, le Groupe de travail a examiné le paragraphe 1 de l'article 3. Plusieurs pays ont confirmé qu'ils appliquaient cette disposition et que cela ne posait aucun problème pratique. Le Président a invité les pays qui souhaitaient poursuivre l'examen de cette question ou d'autres questions afférentes à l'article 3 sujettes à des différences d'interprétation de soumettre un document à la soixante et onzième session du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.11/231). Toutefois, aucune nouvelle proposition n'a été soumise sur ce sujet.

4. La Fédération de Russie estime indispensable de reprendre les discussions sur l'article 3 de l'ATP.

5. En 2007, la Finlande a soulevé la question de la nécessité d'apporter des amendements à l'article 3 de l'ATP (ECE/TRANS/WP.11/2007/11). Les années suivantes (de 2008 à 2011), des propositions d'amendements aux articles 3 et 5 de l'ATP ont été présentées dans le rapport du Groupe de travail informel sur les articles 3 et 5 concernant les travaux menés à sa réunion tenue en 2008 à Helsinki (Finlande) sous la présidence de la Finlande, avec la participation du Danemark, de la Fédération de Russie, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Slovaquie (ECE/TRANS/WP.11/2008/3) ; et dans des documents de

<sup>1</sup> Voir le paragraphe 2 de l'article 3 de l'ATP, qui prévoit que les dispositions de l'ATP s'appliquent aux trajets maritimes de moins de 150 km, à condition que les marchandises soient acheminées dans les engins utilisés pour le parcours ou les parcours terrestres, sans transbordement de la marchandise, et que ces trajets précèdent ou suivent un ou plusieurs des transports terrestres ou soient effectués entre deux de ces transports.

la Finlande (ECE/TRANS/WP.11/2008/2, ECE/TRANS/WP.11/2009/2, ECE/TRANS/WP.11/2010/1, ECE/TRANS/WP.11/2011/2) et de l'Espagne (document non officiel INF.12 soumis à la soixante-septième session du WP.11 en 2011).

6. Les dernières propositions d'amendements aux articles 3 et 5 de l'ATP qui ont été examinées par le Groupe de travail à sa soixante-septième session, en 2011, ont également été présentées par la Finlande et formulées dans le document ECE/TRANS/WP.11/2011/2, avec les justifications correspondantes et un historique détaillé de l'examen des propositions d'amendements aux articles 3 et 5 de l'ATP, ainsi que par l'Espagne (document non officiel INF.12 soumis à la soixante-septième session du WP.11, en 2011). Les propositions d'amendements présentées par la Finlande à cette session n'ont pas été adoptées. Le Groupe de travail a recommandé que la Finlande limite dorénavant ses propositions à l'article 3, dans la mesure du possible. Toutefois la Finlande, qui avait étudié cette question très en détail pendant cinq ans, a refusé de continuer à diriger les travaux sur la question en raison des objections exprimées à cette session.

7. À la soixante-septième session, la Fédération de Russie a soutenu la proposition d'amendement de l'article 3 de l'ATP présentée par la Finlande (ECE/TRANS/WP.11/2011/2), mais a voté contre les deux propositions d'amendement de l'article 5 de l'ATP présentées dans ce document.

8. La Fédération de Russie remercie la Finlande d'avoir lancé l'examen de cette question et de l'avoir elle-même étudiée de manière approfondie et estime possible de proposer au Groupe de travail de poursuivre l'examen de la question, comme recommandé par le secrétariat à la soixante-dixième session du WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/2014/5).

9. La Fédération de Russie, tout comme les autres participants à la réunion du Groupe de travail informel, aurait souhaité que des réponses soient apportées aux questions suivantes :

Quels sont l'objet et l'origine de la règle des 150 kilomètres ?

Comment le champ d'application de l'ATP devrait-il être interprété en ce qui concerne les différentes combinaisons de transport international terrestre et de transport international maritime ?

Quels documents étayaient l'idée qu'un problème important se pose lorsque le transport maritime est supérieur à 150 kilomètres et que, par conséquent, la règle des 150 kilomètres ne devrait plus figurer dans l'ATP ?

Malheureusement, aucune réponse n'a jusqu'à présent été apportée à ces questions.

10. Bien qu'à ce jour aucune explication n'ait été donnée quant à l'objet et à l'origine de l'introduction dans l'ATP de « la règle des 150 kilomètres », nous nous permettons de proposer ce qui suit :

11. Au moment de l'élaboration de l'ATP, le transport des denrées périssables s'effectuait déjà au moyen de conteneurs « classés en tant que maritimes à caractéristiques thermiques », dont il est question à l'article 5 de l'ATP dans le cadre de leur utilisation pour les transports terrestres sans transbordement de la marchandise, au cas où ces transports sont précédés ou suivis d'un trajet maritime de 150 kilomètres ou plus.

12. Afin de séparer les champs « d'influence » de l'ATP et des normes ISO dans l'article 3 de l'ATP, les transports terrestres de marchandises dans lesquels « s'intercale » un trajet maritime de moins de 150 kilomètres ont été « attribués » à l'ATP et les transports terrestres de marchandises dans lesquels « s'intercale » un trajet maritime plus long ont été réservés, dans l'article 5 de l'ATP, aux conteneurs « classés en tant que maritimes à caractéristiques thermiques ».

13. Il est évident que si l'on n'explicite pas les raisons de l'introduction dans l'ATP de la « règle des 150 kilomètres », il sera difficile de régler la question formulée par le secrétariat dans le document ECE/TRANS/WP.11/2014/5.

14. La Fédération de Russie estime possible, pour reprendre les discussions sur l'article 3, de proposer des amendements au paragraphe 1 de l'article 3.

15. Les amendements que la Fédération de Russie propose d'apporter au paragraphe 1 de l'article 3 sont indiqués en **caractères gras**, les formulations à supprimer sont ~~biffées~~ et le texte d'origine est en *italique*.

## I. Proposition 1

16. Amendements au paragraphe 1 de l'article 3 de l'ATP.

*1. Les prescriptions mentionnées à l'article 4 du présent Accord s'appliquent à tout transport, pour compte d'autrui ou pour compte propre, effectué exclusivement – sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article – soit par chemin de fer, soit par route [modification proposée sans objet en français], soit par une combinaison des deux, [...] lorsque le lieu de chargement de la marchandise ou de l'engin qui la contient, sur véhicule ferroviaire ou routier, et le lieu où la marchandise, ou l'engin qui la contient, est déchargé d'un tel véhicule, se trouvent dans deux États différents **qui sont Parties contractantes à l'ATP** ~~et lorsque le lieu de déchargement de la marchandise est situé sur le territoire d'une Partie contractante.~~*

*Dans le cas de transports comprenant un ou plusieurs trajets maritimes autres que ceux visés au paragraphe 2 du présent article, chaque parcours terrestre doit être considéré isolément.*

**Dans le cas d'un transport entre deux pays dont l'un est Partie contractante à l'ATP et afin de préserver la qualité de la marchandise transportée, le transport international sur le territoire de la Partie contractante à l'ATP doit s'effectuer conformément aux prescriptions de l'article 4 de l'ATP.**

## II. Coûts

17. Aucun coût.

## III. Faisabilité

18. À examiner.

## IV. Applicabilité

19. À examiner.

---